CHANTIERS

Z.I. Périgny - 17027 **LA ROCHELLE** CEDEX
Phone : **(46) 44.17.31** - Télex : 790.778 F

En Méditerranée :
Port Saint-Pierre
83400 **HYERES** Phone : **(94) 57.60.80**

.= NOTICE D'UTILISATION DU SHARKI .=

****

Vous venez de prendre livraison de votre SHARKI. Nous sommes convaincus que vous allez, à son bord, faire de belles navigations.

Bien qu'il s'agisse d'un bateau simple, nous avons voulu, dans les quelques notes qui suivent, vous exposer les particularités du SHARKI pour vous permettre de bien l'utiliser et de profiter au maximum, notamment de ses atouts mécaniques et sanitaires.

Nous avons voulu ce texte aussi court que possible et en complément par la suite il vous faudra consulter les notices des différents appareils (moteur, chauffage, pilote.).

A part la route au moteur, on fait tourner celui-ci pour 3 autres raisons. Le SHARKI est agencé pour que ces 3 besoins puissent se satisfaire en même temps, compte-tenu du côté "réservoir" des installations. Le moteur produit :

. L'EAU CHAUDE dans un ballon isolé,
. L'ELECTRICITE par ses 2 alternateurs dans 2 jeux de batteries d'accus,
. LE FROID dans la plaque eutectique (accumulateur de froid).

En admettant une navigation à la voile sur plusieurs jours, il faut préférer 3 périodes (1 matin - 1 midi - 1 soir) à une seule période plus longue, variable selon les consommations, au total 2 à 3 heures de moteur pouvant être nécessaires.

AVANT LE DEMARRAGE DU MOTEUR, vérifier :

1°). le niveau d'huile (le carter en contient 4,5 l de SHELL RIMULA X 20/4
l'inverseur contient 0,75 l de SHELL DEXRON ATF 11 D 20137)
2°). l'ouverture du robinet de fuel,
3°). l'ouverture de la vanne d'eau de mer,
4°). le contact des 2 ventilateurs.

Inverseur au point mort, gaz presque à fond, tourner le contact jusqu'en H pour préchauffer 15/20 secondes, puis en HS pour démarrer,

Revenir en R ensuite et observer la pression d'huile (2 bars mini) et l'échappement (sortie eau de mer). Une fois le moteur chaud la température de l'eau ne devra pas dépasser 90°. En navigation au moteur, 2.500 t/mn donneront la grande vitesse de croisière, 2.000 t/mn une navigation économique. Il faut déterminer "à l'oreille" un régime aisé et sans vibration entre ces 2 chiffres.

On stoppe le moteur, en appuyant sur la commande électrique et on ne coupe le contact qu'ensuite. L'alarme sonore ne fonctionne qu'en cas d'absence de pression d'huile ou d'excès de température d'eau.

Serrer d'un tour le graisseur de ligne d'arbre par jour d'utilisation. Bien entendu, plus de détails figurent sur le livret moteur et il est indispensable de consulter ce document.

LE COMPARTIMENT MOTEUR SE VENTILE de la façon suivante :

. un orifice obturable à l'AR. Bd du dossier du cockpit alimente 2 gaines, l'une débouchant librement à mi-hauteur du compartiment moteur, l'autre refoulant par un insuffleur électrique en bas à l'AV. Bd du compartiment moteur.

. un extracteur électrique aspire l'air vicié en haut à l'AR. du compartiment moteur et le refoule par un orifice obturable à l'extérieur AR. de l'hiloire de cockpit.

En route, au moteur, mettre en fonction ces 2 ventilateurs électriques en s'assurant de l'ouverture des grilles.

LE FUEL contenu dans LE RESERVOIR se remplit et se jauge par le cockpit. La ventilation se fait par un évent placé à l'AR. Td extérieur du cockpit.

Le robinet de la coursive alimente une ligne en cuivre raccordée au décanteur disposé en AV. du bâti moteur (le purger de son eau de temps en temps).
De là, une tuyauterie souple est raccordée à la pompe d'alimentation du moteur qui refoule dans le filtre fin, puis à la pompe injection qui distribue le fuel aux injecteurs. Une rampe collective de retour de fuel est raccordée à une deuxième ligne de cuivre qui ramène l'excès de combustible en haut du réservoir.

Quand le bateau est muni d'un chauffage à fuel, une dérivation avec robinet existe après le décanteur et va alimenter la pompe électrique de chauffage qui refoule dans un filtre, puis dans le doseur de l'appareil. Un retour de fuel est pris en dérivation sur le refoulement de la pompe électrique de ce chauffage et est raccordé dans le compartiment moteur avec le retour du moteur.

PURGE DU FUEL SUR LE MOTEUR.

. Ouvrir le robinet du réservoir,

. Fermer le robinet fuel chauffage,

. Suivre les opérations détaillées dans le livret moteur.

ELECTRICITE.

Dans un port équipé, le SHARKI relié au courant de terre 220 V. pourra recharger les batteries de service à l'aide du chargeur, alimenter le frigo 220, le chauffage 220 de la coursive, et 2 prises de courant. Cela doit permettre une vie au port consommant du courant de terre, avec les batteries en tampon. Il faudra cependant faire tourner le moteur pour avoir de l'eau chaude.

Le circuit 12 V. de moteur est indépendant avec sa batterie (celles de l'AR), son alternateur n° 1 (celui Td Av) et ne sert qu'à démarrer le moteur. L'état de charge des batteries moteur se lit sur le voltmètre en haut de la descente. La charge de l'alternateur n° 1 se contrôle par l'extinction du voyant de tableau de bord moteur. Le schéma de ce circuit moteur est celui du constructeur du moteur.

Le circuit 12 V de service, qui n'a rien à voir avec le précédent, se compose de 2 batteries, du tableau électrique, de toutes les servitudes 12 V du bord, sans exception. Le voltmètre du bas, dans la descente, indique l'état de charge des batteries, l'ampèremètre, le débit de courant qui charge ou décharge les batteries quelque soit l'appareil de charge ou le consommateur ; (toutefois, le guindeau, trop gourmand, ne passe pas par l'ampèremètre). Trois moyens de charge pour les batteries de service sont possibles à bord du SHARKI.

. d'abord le chargeur de quai 220/12 qu'il faut utiliser puissance 2/3 env.
. ensuite avec le moteur, un gros alternateur (n° 2 à Bd AV) et son régulateur. C'est cet appareil qui chargera les batteries en même temps (par exemple au mouillage) que le moteur à 12/1.500 T. produira du froid et de l'eau chaude.
. (Fourniture en option) :

Sous voile, inverseur au point mort (si on le désire on peut bloquer l'hélice en mettant en AR), l'hélice entraînera un alternateur (n° 3) + régulateur dont le débit total se lit sur l'ampèremètre et la mise en fonction sur le voyant à Td de la descente. Pour des raisons de sécurité, nous avons prévu un système de clés prisonnières qui empêche de mettre en route simultanément le moteur et cet alternateur d'hélice.

Toujours pour des raisons de sécurité et pour éviter les fausses manoeuvres, le coupe-batteries est un combiné aux fonctions multiples qui empêchera les mises en route du moteur ou du chargeur, nuisibles aux alternateurs, notamment. Ce coupe-batteries à 4 positions, a les fonctions suivantes :

ARRET . batteries coupées (moteur comme de service).

NORMAL . les 2 circuits moteur et service en fonction séparément. Impossible de brancher le chargeur.

SECOURS . On peut démarrer le moteur sur les batteries de service. Revenie sur normal ensuite.

CHARGE . On peut utiliser le chargeur. Impossible de démarrer le moteur.

Encore une fois, indépendamment du moteur, le tableau de la descente protège, par ses disjoncteurs, les lignes et appareils, tandis qu'un tableau secondaire, sous le grand mât, commande diverses fonctions (projecteur, etc.).

Par sécurité un coupe-batteries isole aussi le négatif des batteries. Le laisser toujours en fonction sauf quand le bateau hiverne. Ne jamais le couper quand le moteur tourne.

LES ORIFICES DE COQUE SOUS LA FLOTTAISON SONT LES SUIVANTS :

. Les vidanges de cockpit sont moulées en stratifié avec la coque. Elles traversent le compartiment moteur.

. Le moteur aspire l'eau de mer par la vanne de coque et le filtre du compartiment moteur.

. Le WC a sa propre aspiration avec vanne placée dans le dégagement de penderies AV. de même que sont placés là : sondeur et loch (retirer les palpeurs en mouillage prolongé).

. La ligne d'arbre comporte un presse-étoupe flottant, facile à surveiller dans le compartiment moteur.

AU-DESSUS DE LA FLOTTAISON, CES ORIFICES SERONT :

. Le palier de mêche de gouvernail est surmonté d'un presse-étoupe.

. L'échappement moteur et celui du chauffage se font dans des passe-coque sans vanne, du coffre de cockpit.

. Le WC s'écoule dans un passe-coque à vanne qui existe dans les toilettes AV.

A propos de ces vannes au-dessus de la flottaison, sauf nécessité, les laisser toujours ouvertes. Les manoeuvrer de temps en temps pour vérifier qu'elles fonctionnent.

Attention à l'utilisation des WC, vanne de sortie fermée. Cela coince les clapets et impose un démontage salissant.

. Les puits à voiles se vident par des trous communiquant avec le puits à chaînes.

LE COMPARTIMENTAGE DES FONDS est agencé pour que toutes les eaux de cales s'écoulent dans le puisard au pied de la descente.

. toute la partie du bateau en AR. de la descente s'y écoule par pente naturelle,
. l'évier a sa vidange directe au puisard,
. le fond de cale du carré s'écoule au puisard,
. un tuyau collecteur relie le puisard à toute la partie avant de la cloison étanche. Conjointement à la porte étanche une vanne d'isolement existe au bout de ce collecteur dans le puisard.

A ce collecteur sont raccordés :

. le puits à chaînes (et du même coup les coffres à voiles); cet ensemble étant isolable par une vanne placée sous le pied des couchettes AV.

. la cale dans la cabine AV et des toilettes/penderie par une vanne qu'il vaut mieux tenir fermée quand les cales AV sont sèches (cela évite un retour du puisard débordant par mégarde).

. la douche et le lavabo.

LE PUISARD est équipé d'une alarme sonore (dont l'arrêt est indiqué par un voyant de rappel). Quand elle se déclenche, mettre en route la pompe électrique et la stopper en fin d'aspiration. Utiliser la pompe à main qui vide complètement le puisard de temps en temps notamment après nettoyage au détersif désinfectant.

En cas d'envahissement du puits à chaînes, fermer la vanne placée sous les pieds de couchettes de la cabine AV.

En cas d'envahissement de la cabine et de la toilette AV, fermer la porte du carré. Fermer la vanne du collecteur ci-dessus dans le puisard. Placer les 2 barres transversales sur cette porte de carré et serrer les vis. De cette façon, toute la partie du bateau située en AV. de la cloison principale est isolée.

LA RESERVE D'EAU DOUCE est contenue dans l'aileron ; elle se remplit depuis le cockpit et se jauge dans la descente. Le trop plein débouche dans le cockpit. La visite de la caisse à eau pour nettoyage, se fait par une trappe existante sous le plancher. Un circuit de secours indépendant avec pompe à pied, refoule sur l'évier. Le circuit normal, avec la pompe électrique, alimente les deux postes en eau chaude et froide. Un tampon pneumatique et un détendeur régularisent le fonctionnement de cette pompe électrique. A noter qu'on peut régler le débit en vissant ou dévissant le détendeur.

Le safran de GOUVERNAIL est commandé par 2 câbles accouplés à la mêche, sous la couchette de la cabine AR. A cet endroit, des butées sont prévues. Cependant, il faut éviter de lâcher la barre en marche AR. Les 2 câbles sont sertis sur des crémaillères opposées, entraînées par un pignon calé sur le même arbre que la barre à roue. Les diverses articulations et pignonnerie gagnent à être graissées de temps en temps.

Pour gréer la BARRE FRANCHE, il faut ouvrir la couchette de cabine AR et ouvrir le bouchon de pont. Prendre la fausse mêche dans le coffre de cockpit et depuis la cabine AR, l'enfiler dans le palier de pont et la redescendre sur le carré de la mêche en tenant compte des repères. Monter les 2 pièces en V rangées près de la tête de mêche par dessus la fausse mêche carrée et serrer les 2 boulons. Mettre la barre franche sur le roof AR et également serrer ses boulons. Au cas où la commande par câbles erait dure ou coincée, désaccoupler les biellettes pour libérer la mêche.

Le moteur du PILOTE AUTOMATIQUE entraîne l'arbre de barre à roue par chaîne et pignons. Il ne tourne que quand c'est nécessaire dans un sens ou dans l'autre. Une fois l'indicateur mis au cap désiré, on met en route le pilote qui gardera ce cap au bateau. Des réglages fins sont également prévus. Il faut se reporter à la notice propre à l'appareil.

ECHELLE DE BAIN. L'échelle passerelle disposée sur le roof de la cabine arrière par exemple recevra son plancher qu'on immobilise par 2 verrous, on mettra aussi les 2 cordages de garde de chaque côté des roulettes. On disposera alors le cardan dans la douille du portillon du tableau arrière puis on laissera descendre la passerelle sur le quai ou le ponton en la retenant par les gardes en faisant attention qu'elle ne parte pas sur le côté. Il faudra alors mettre en place les chandeliers dans leurs douilles et gréér la filière. Il faudra amarrer les 2 gardes aux 2 angles du tableau arrière. Si on le désire, pour pouvoir légèrement relever cette passerelle le soir, on frappe sur la drisse de la voile d'artimon la traverse de bois dont les 2 cordages inférieurs s'amarrent à l'extrémité de la passerelle côté roulettes. Pour plus de clarté le croquis ci-dessous donne les indications.

DOCUMENTS ANNEXES A CONSULTER :

- Livret moteur,
- Schéma électrique AMEL service,
- Schéma électrique moteur,
- Schéma circuits des fluides.

EVENTUELLEMENT :

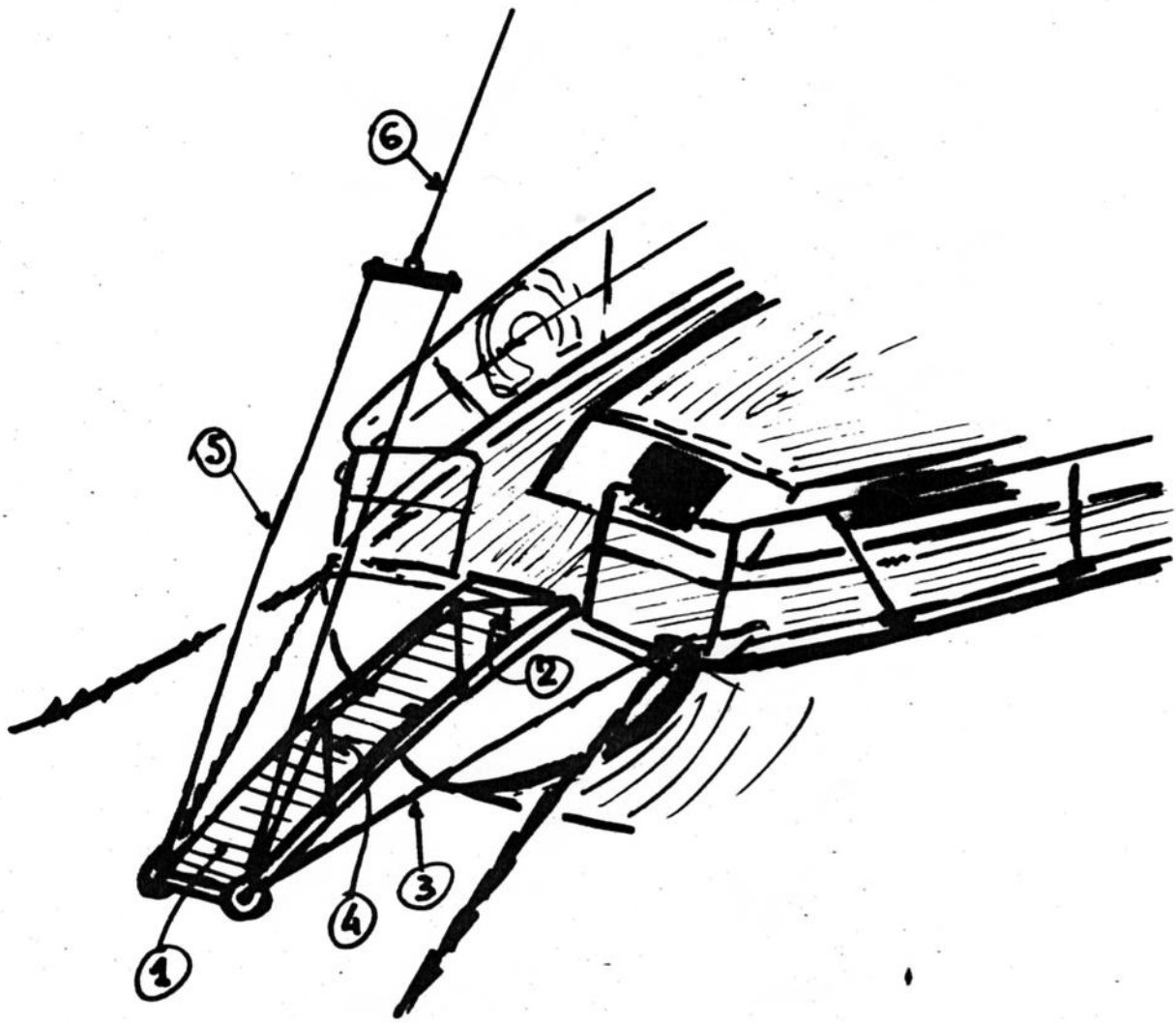
- Notice chauffage,
- Notice pilote,
- Mode d'emploi pilote (bilingue)

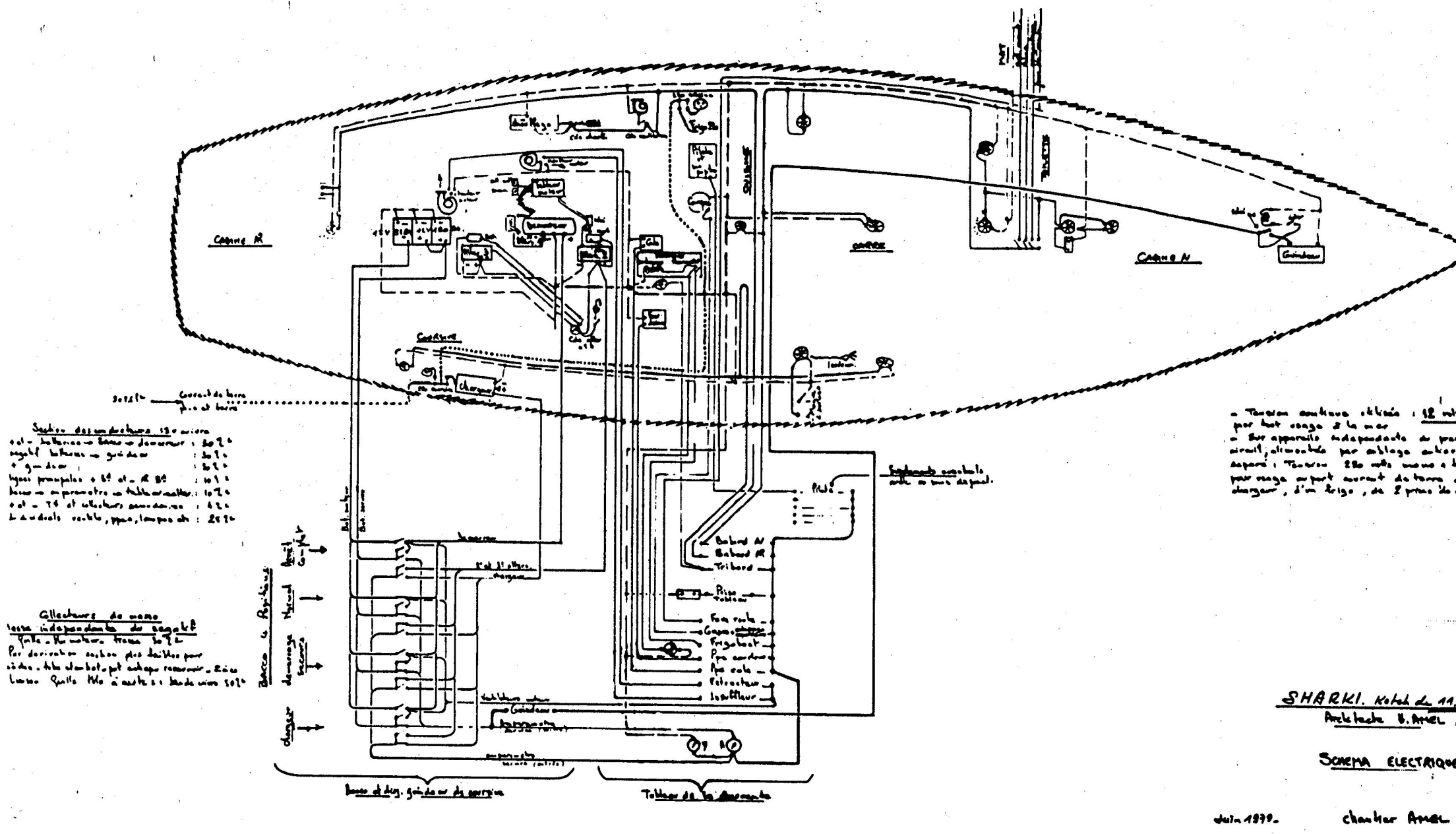
A M E L

=. MISE EN PLACE DE L'ECHELLE-PASSERELLE .=

. Enlever l'échelle de bain et la poser sur le roof AR.
. Y mettre le plancher et le verrouiller (1)
. Enfiler le cardan dans sa douille (2) en tenant la passerelle verticale
. Laisser la passerelle descendre vers le quai en la maintenant par ses 2 gardes (3) Attention au devers.
. Amarrer les gardes en prenant par les angles du tableau AR
. Enfiler les chandeliers (4) dans leurs douilles et tendre la filière
. Amarrer sur la passerelle les 2 suspentes (5)
. Frapper la drisse d'artimon (6) sur la traverse de suspente. Ainsi on pourra relever la passerelle le soir.

NOTA. On laisse toujours les gardes (3) sur l'échelle-passerelle et on s'en sert aussi pour assurer l'échelle de bain quand elle est en service ou pour la relever.





Sections des conducteurs 12 volts

Bat - batterie service - guindeau	10 mm²
Bat - guindeau	10 mm²
Bat - moteur	10 mm²
Lignes principales + Bat et - AR Bat	10 mm²
Liaison ampèremètre tableau-batterie	10 mm²
+ Bat - TB et alternateur-démarreur	6 mm²
Lumières cockpit, pupitre, lampes de	2,5 mm²

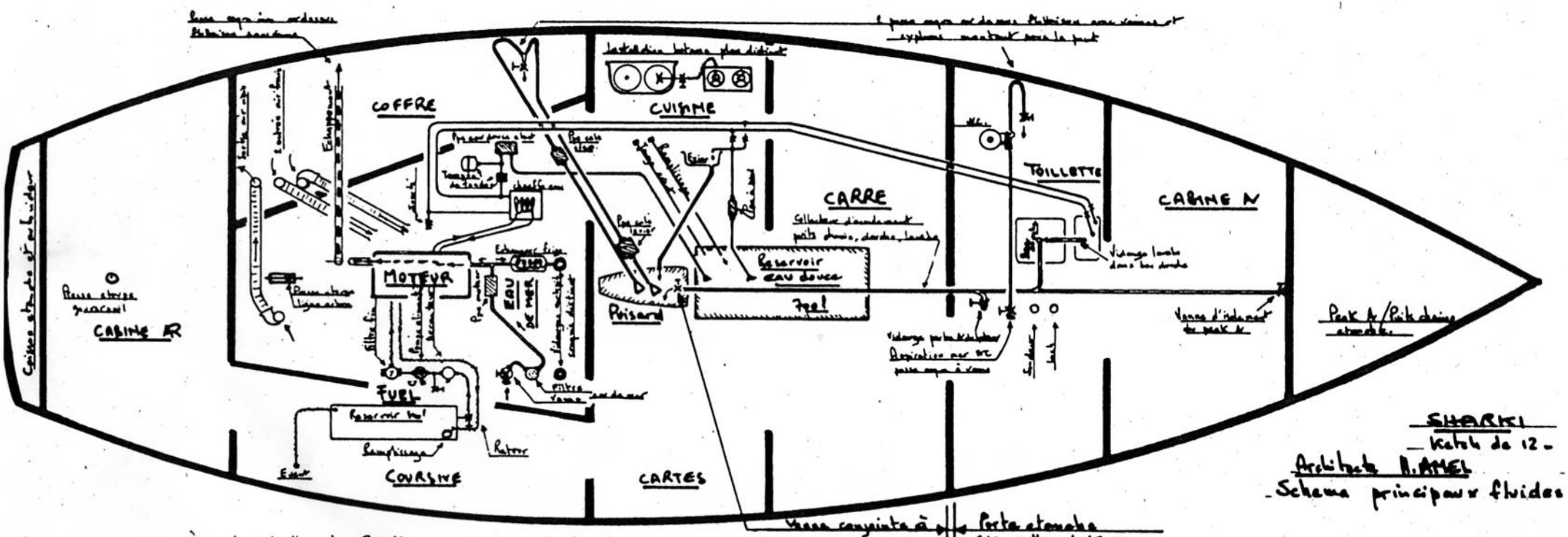
Allumeurs de nuit
Feux indépendants du coupe-circuit
Feux - Navigation, mouillage 10 mm²
Par dérivation sur bornes plus basses pour cabine, table de chart, pot cockpit, compas. 2,5 mm²
Lumière feux AR à cockpit et table de cuisine 2,5 mm²

- Tension continue utilisée : 12 volts
par tout usage à la mer
- Sur appareils indépendants du propulsion circuit, alimentés par câblage extérieur, séparé : Tension 220 volts monophasé pour usage au port courant de terre, chargeur, d'un frigo, de 2 prises de

SHARKI. Hotel de 11
Architecte N. ANGEL

SCHEMA ELECTRIQUE

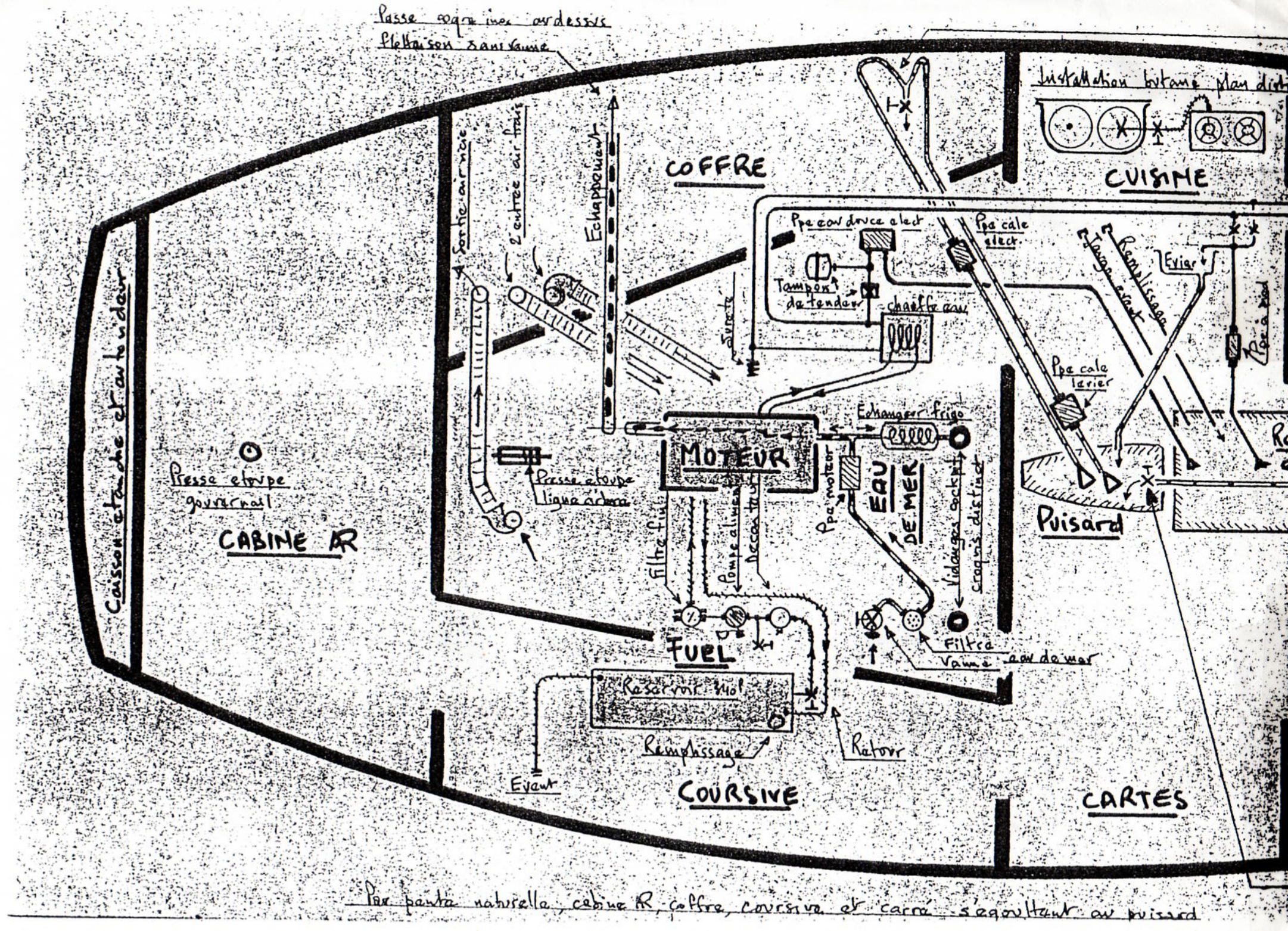
Juin 1979. chantier ANGEL



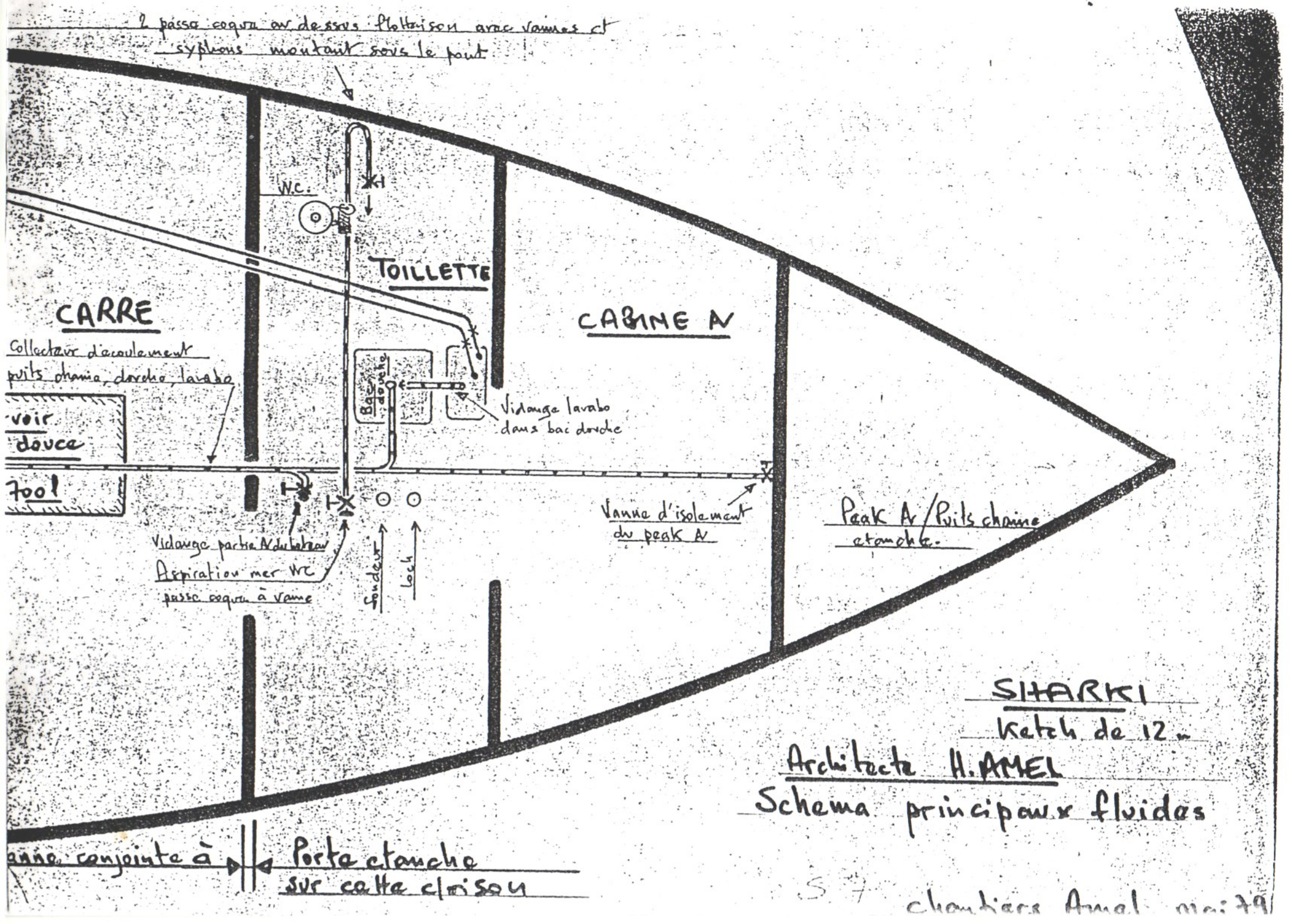
SHARKI
Kotch de 12 -
Architecte H. AMEL
- Schema principaux fluides

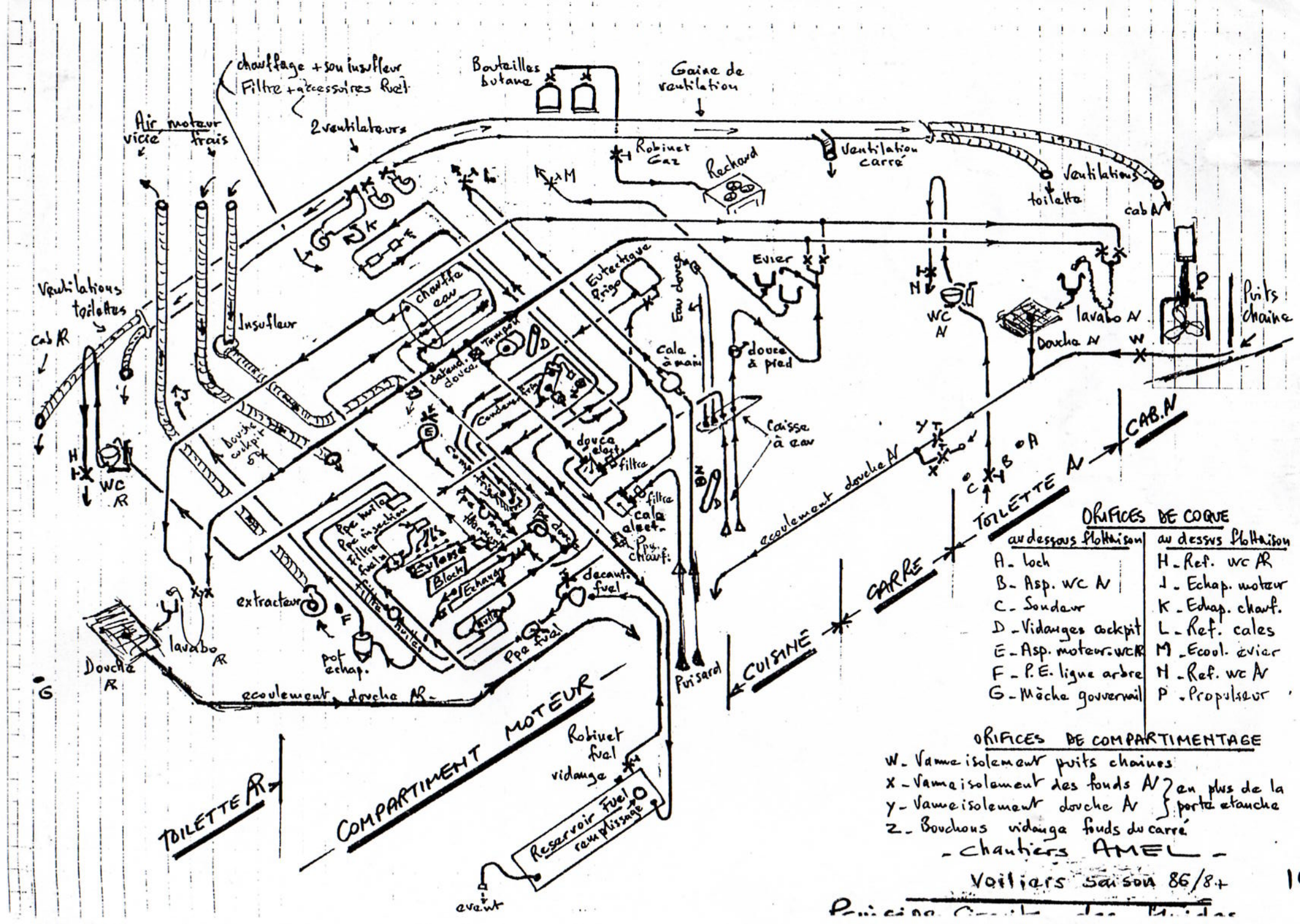
chantiers Amel mai 79

les parties naturelles, cabine R, coffre, coursive et carré s'égouttent au puisard



Par panne naturelle, cabine AR, coffre, coursive et carré s'égouttent au puisard


2 passe coque au dessus flottaison avec vannes et
syphons montant sous le pont
W.C.
TOILLETTE
CARRE
CABINE AV
Collecteur d'écoulement
puits chaine, douche, lavabo
voir
douce
Bac douche
Vidange lavabo
dans bac douche
Vidange partie AV du lavabo
Aspiration mer WC
passe coque à vanne
Sondeur
Loch
Vanne d'isolement
du peak AV
Peak AV / Puits chaine
etanche.
SHARKI
Ketch de 12 m
Architecte H. AMEL
Schema principaux fluides
Porte etanche
sur cette cloison
chantiers Amel mai 79



ORIFICES DE COQUE

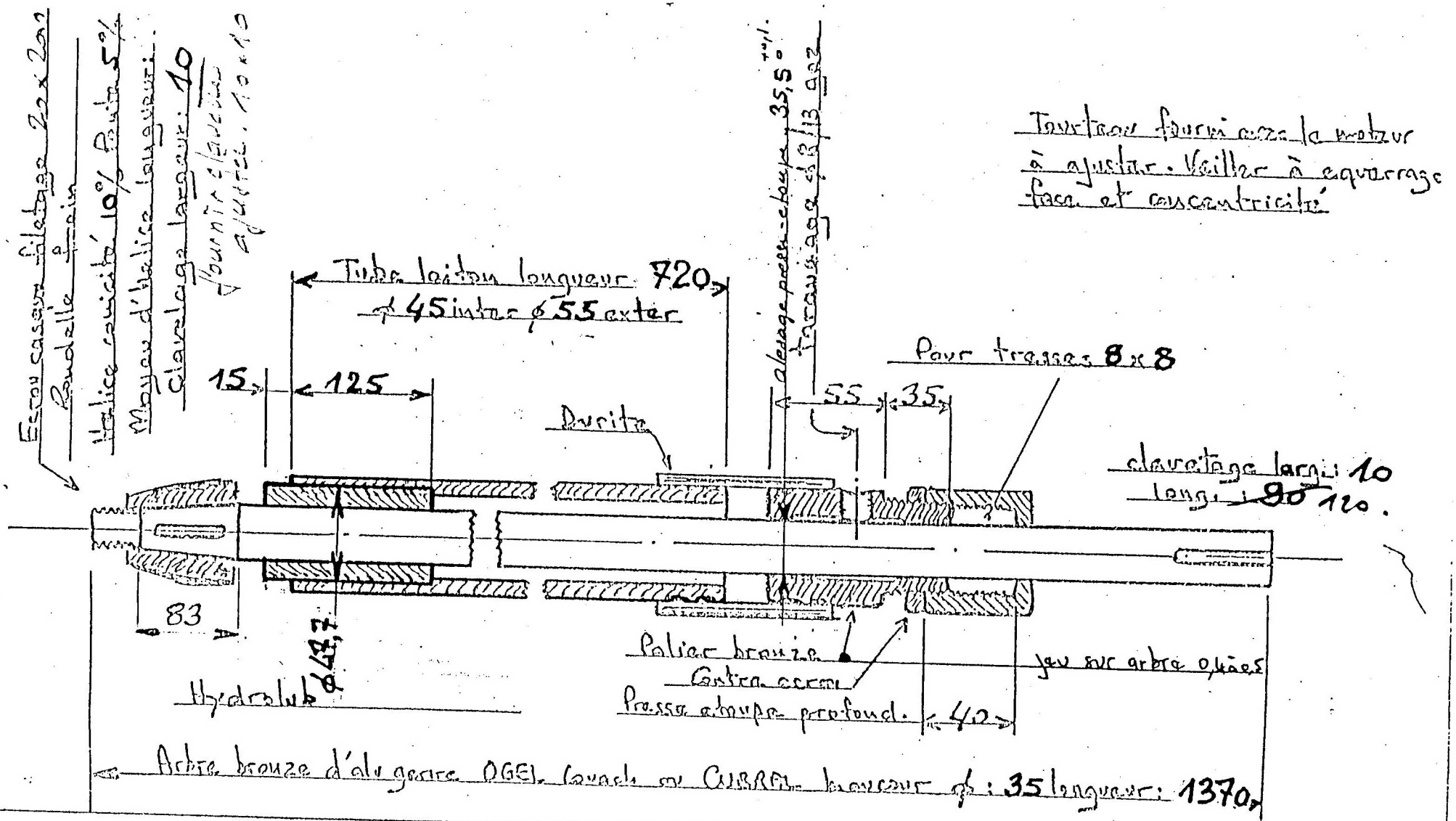
au dessous flottaison	au dessus flottaison
A - loch	H - Ref. wc AR
B - Asp. WC AV	J - Echap. moteur
C - Soudeur	K - Echap. chauf.
D - Vidanges cockpit	L - Ref. cales
E - Asp. moteur. WC AR	M - Ecool. évier
F - P.E. ligne arbre	N - Ref. wc AV
G - Mèche gouvernail	P - Propulseur

ORIFICES DE COMPARTIMENTAGE

W - Vanne isolement puits chaines
X - Vanne isolement des fonds AV } en plus de la
Y - Vanne isolement douche AV } porte étanche
Z - Bouchons vidange fonds du carré

- Chantiers AMEL -

Voiliers Saison 86/8+


Ecrou cassé filetage 22 x 2x2
Rondelle frein
Hélice cassée 10% Perte 5%
Moyeu d'hélice longueur
clavetage longueur: 10
Tube laiton longueur 720
ϕ 45 intér ϕ 55 exter
15
125
Perçage pour goupille ϕ 3 longueur 35,5 +1/1
Pour traces 8 x 8
55
35
Perçage
clavetage larg: 10
long: 90 120.
83
Hydrolub ϕ 47,7
Palier bronze
Contre écrou
Presse étoupe profond.
42
jeu sur arbre 0,4 à 0,5
Arbre bronze d'engrenage OGEL (marque ou CUIVRE) hauteur ϕ: 35 longueur: 1370
Tournevis à ajuster. Veiller à équerrage face et excentricité

-ANLAGE 2-

CHANTIERS AMEL

LA ROCHELLE
17185 Périgny Cedex
Phone : (33) 46.44.17.31 - Télex : 790.778 F - Fax (33) 46.45.43.03

En Méditerranée :
Port Saint-Pierre
83400 HYERES Phone : (33) 94.57.60.80
Télex : 404609 F

UBERGABE- und INVENTARLISTE des SERIENSCHIFFES

Segelyacht : Sharki n° 175 "TRIBUN" Basilea
von : Herrn Otto STREBEL

DER MOTORRAUM Prima M50 n° 65142F BA 30146U 514061 P

- Oel/Füllung/Standanzeiger/Warnsummer/Kontrollampe/Filter/Oel und Oelstandanzeiger des Getriebes.
- Brennstoff/Füllung/Standanzeiger/Luftloch/Hahn/Ablasspumpe- und Schraube/Wasser-abscheider/Pumpen/Abzweigung zur Heizung
- Süßwasser/Kühlung/Füllung/Thermometer/Alarm
- Seewasser/Seewasserventil/Filter/Pumpe/Keilriemen/Abzweigung zum Kühlschrank/Auspuff
- Welle/Stopfbuchse/Schmierer/Dichtungsring/Schraube
- Motorstromkreis/Lichtmaschine Nr 1/Keilriemen/Regler/Batterien Nr 1/Voltmeter/Armaturenbrett
- Bordstromkreis/Lichtmaschine Nr 2/Keilriemen/Regler/Batterien Nr 2/Ampermeter/Voltmeter
- Wellengenerator, 3. Lichtmaschine für Stromkreis Nr 2/Keilriemen/Regler/Schlüsselkontakt/Kontrollampen (Extra).
- ~~Belüftungsanlage/Thermometer/Ventilatoren/Gitter~~
- Kühlschrankkompressor/Keilriemen/Kupplung/Kontrollampe/Kondensator/Pressostat/Entfeuchter
- Motoranlassen/Hauptschalter /Schlüsselkontakt/Schalthebel/Motorabstellen
- Elektrische Bilgepumpe/Bilge/Filter/Alarm/Ventil
- Süßwasserpumpe/Wassertank/Öffnung/Füllung/Maßstab/Luftloch/Filter/Druckbehälter/Boiler/Widerstand 220 V./Pressostat.
- Notpinne und Schaftverlängerung
- Batterienschalter/Notkabel zum Anlassen des Motors
- Landstromkabel 220 V/Ladegerät/Elektrische Schalttafel 220 V/Kontrollampe/Steckdosen/Fehlstromschutzschalter
- 220 V-Heizung/Cockpittisch/Tischverbreiterung im Salon/Cockpitschutz.

KUCHE - KARTENTISCH

- Spülbecken mit Warm- und Kaltwasser/Notversorgung/Hebelbilgepumpe
- Kühlschrank 220/Thermostat/Kältespeicher/Thermostat.
- Elektrische Schalttafel mit automatischen Sicherungen/Zugang zur Rudersteuerung/Belüftung des 220 V-Kühlschranks.
- Gasherd - und Ofen/Hahn/Sicherheitsbimetallstreifen/Gasflaschen.
- Belüftung der Heizung (Extra)/Gitter/Öffnungen/Schiebebrett/Thermostat/Abstellen.
- Verriegelung der Backskiste und des Motorraumes.
- Flagge mit Stander/Bootshaken/Feuerlöscher/Vorhang/Abnehmbarer Sitz.
- 3 Winschkurbeln/Bootschlüssel.

SALON

- Schlingerbretter für die Steuerbord- und Backbordkojen/ 2 Kissen.

Unter der Steuerbordkoje und in den Schapps :

- für den Passatbaum : 1 gelber Niederholer/1 blauer Vorholer/1 roter Achterholer
- für die Bäume : Bullenstander/für die Rollfockanlage : Notleine- und Block.
- Bootsmannstuhl /Ersatzteile : Schäkel, Achsen und Spliten für Wantenspanner, Keilriemen, Filter, Birnen, Zinkanoden, 5 12V-Stecker,

NACH VORN

- Wasserdichte Tür/Holzstangen zum Festschrauben/Isolierventile für die Bilge.
- Bodenfach hinter dem Schott/Rumpfdurchlässe für die Instrumente/Wasserabfluss.

Société Anonyme au capital de 1.300.000 frs - N° Siret 313 781 650 00012 - APE 5403

- Kleiderschrank mit Vorhang/5 Kleiderbügel/Elektrisches Schaltbrett für den Großmast/ Scheinwerfer/Mastlicht.
- Zulauf- und Ablaufventile der WC/Bidet
- Waschbecken mit Warm- und Kaltwasser/Vorhang für Dusche.
- Vorderkojen mit Schlingerbrettern und Halterung/2 Kissen
- Kettenkasten/Zugang zum Kettenkasten/Abflussventil/Verriegelung der Segelkästen.

NACH ACHTERN

- ~~Waschbecken mit Warm- und Kaltwasser/Dusche mit~~ Vorhang (ausser SHARKI).
- ~~WC mit Ablaufventil/Bidet/Verriegelung des~~ Achternkastens (ausser SHARKI).
- Kleiderschrank mit Vorhang/5 Kleiderbügel/Feuerlöscher.
- Achterkojen mit Schlingerbrettern/2 Kissen.
- Steuerung des Ruderschafts/Halterung für die Schaftverlängerung.

AUF DEM DECK

- Ankerwinde/Hebel/Kette/Anker.
- ~~Großsegel mit elektrischer Rollreffanlage/Elektrischer Antrieb am Baum/Fall/mechanisches System.~~
- Besansegel mit mechanischer Rollreffanlage/mechanischer Antrieb für den Baum/Fall.
- Fock mit elektrischer Rollreffanlage/Fall/Drehringführungsbeschlag/mechanisches System.
- Schoten für Großsegel, Fock und Besansegel/3 Traveller mit Fernbedienung.

AUF DER FUßRELING

- 2 bewegliche Lippklampen/2 Fockblöcke/2 Besanstagsegelblöcke/ ../4 Blöcke für Baumvorder- und Achterholer/2 Blöcke für Passatbaumniederholer.
- Baum und Baumverlängerung/Halterungen/Hochholer.
- ~~Besanstagsegel mit den dazupassenden Stroppen und Schoten.~~
- Besanstagsegelfall/[redacted]/Beschlag für Besanstagsegel und Sturmfock.
- 2 Festmacherleinen/6-8 Fender/1 Rettungsring/Namensschild.

BEILIEGENDE UNTERLAGEN

- Technische Beschreibung
- Gebrauchsanweisung des Motors
- Elektrischer Schaltplan
- Plan der Flüssigkeiten

- Unterlagen.

Datum der Schiffsübernahme :

AMEL-Prüfungsvermerk

SERVICE CONTROLE
Vu le 27/2/84

Unterschrift des Kunden

le 20 mars 84